

En el "Diario de Barcelona" del 3 de marzo de 1828, pág. 510,
se ve la traducción de un texto de la Revista británica (así dice), tom. 10.
cuaderno de enero de 1827, a favor de la realidad del ensayo, tom.
de Blasco de Garay en aguas de Barcelona. ~

Manuel de Saralegui y Medina.

Lo siento mucho

Consideraciones y do-
cumentos relativos al
famoso ingenio del hi-

:: :: dalgo :: ::

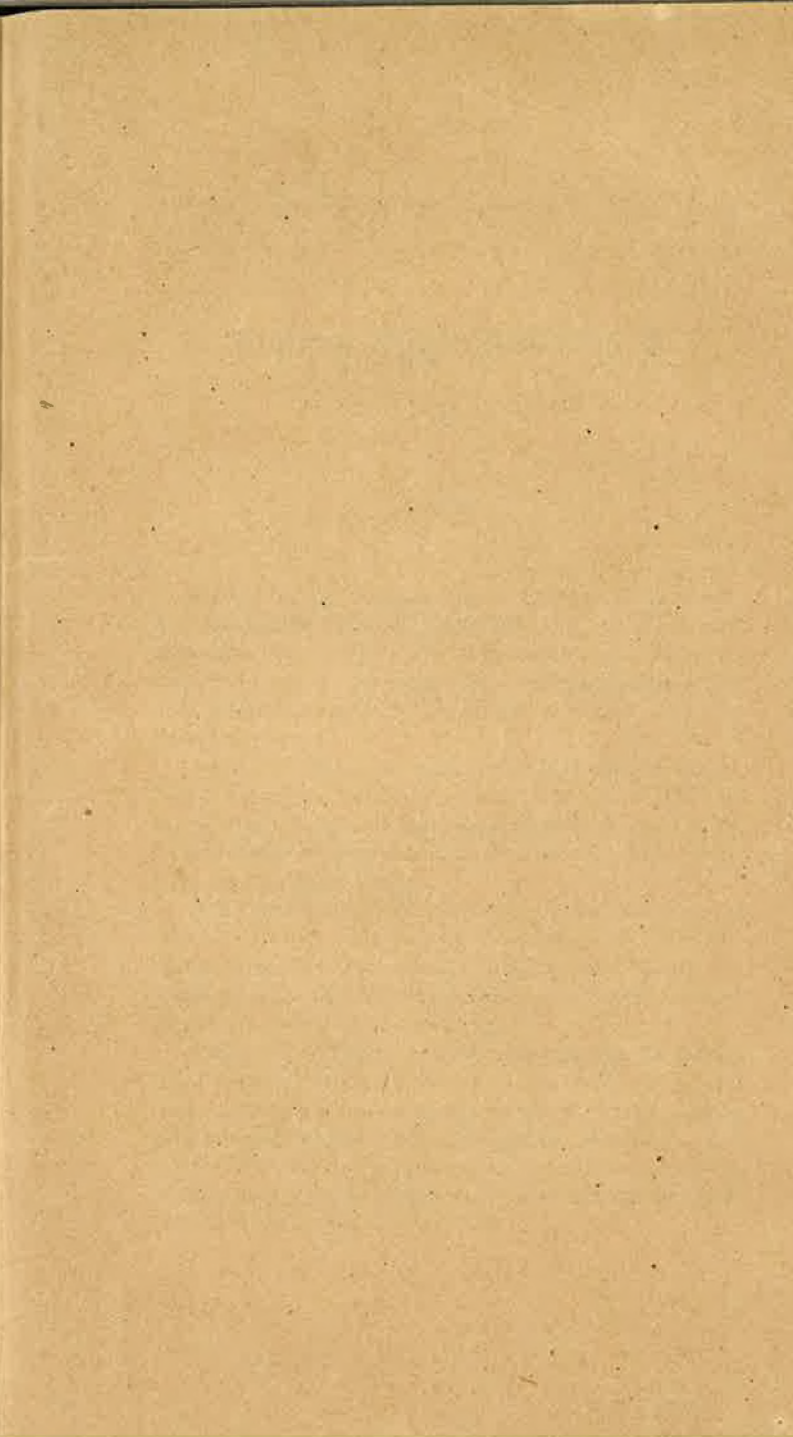
BLASCO DE GARAY



Imprenta de los Hijos
de M. G. Hernández.
Libertad, 16 dup., bajo.
:: MADRID: 1913 ::



LO SIENTO MUCHO



Manuel de Saralegui y Medina.

Lo siento mucho

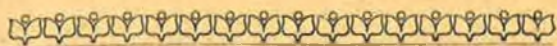
Consideraciones y do-
cumentos relativos al
famoso ingenio del hí-

dalgo

BLASCO DE GARAY

Imprenta de los Hijos
de M. G. Hernández.
Libertad, 16 dup., bajo.
:-: MADRID: 1913 :-:





LO SIENTO MUCHO

INTRODUCCIÓN

Sí: lo siento mucho.

Mucho, muchísimo más de lo que yo mismo pudiera imaginarme.

Pero...

Así como no quiero ceder á nadie en amor á esta noble España que plugo á Dios darme por patria, así no quiero, tampoco, que nadie me exceda en amor á la verdad.

Bien quisiera atesorar en honor á mi adorada tierra, todos los timbres y las glorias todas; pero allí donde tal empeño es imposible, ¿qué hacer?

Sentirlo, sentirlo mucho y... nada más; que ni está en mi mano ni en mano alguna por poderosa que ella sea, cambiar la realidad, adjudicándole honores que no le

pertenecen, ni está de ellos por fortuna, tan necesitada, que deba aceptarlos caprichosos y usurpados, entrando á saco, para saciar tal ambición, en los sagrados límites del cercado ajeno.

Cuando hubo razón para reclamar ó pretexto para discutir, no fué ciertamente, mi desautorizada, pero generosa y entusiasta voz, la última en demandar justicia contra intencionados errores, olvidos sin disculpa ó fábulas tradicionales, y unas veces proclamando á Raimundo Lulio descubridor ó primer divulgador de las virtudes de la aguja náutica; y otras adjudicando á nuestro Alonso de Santa Cruz el inapreciable invento de las cartas esféricas de navegación; y tan pronto queriendo lavar la memoria del *Buen Andrade* de la mancha de Montiel, como enaltecer la del primer Marqués de la Victoria, héroe glorioso del combate de Tolón, ó reivindicar á favor del gran Balboa la inmensa gloria que un alto Emperador al *Draque* adjudicara, me ha cabido siempre el honor y la desdicha de luchar por la verdad histórica—no por todos igualmente respetada—aun á riesgo de alcanzar por único galardón y premio único, gran cosecha de malquerencias y persecu-

ciones que han sembrado de escollos mi camino y me han dado en la vida no poco que sentir.

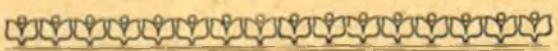
Hoy mi papel, por excepción, se ha cambiado.

Otros son los que ponen en las sienes de la Matrona Patria, una diadema que á mi entender, es usurpada; y yo soy quien por imperiosos respetos á la verdad, que no admite distingos ni ficciones, se dispone aunque con inmenso dolor, á desconocerla y renunciarla.

Si en las pruebas que me propongo aducir resulto visionario, tanto peor para mí; pero si no es así, si se reputa exacta mi opinión y mi tesis acertada, proclámese de una vez para siempre y espontáneamente la verdad, evitando con nuestro proceder el que los de fuera pregonen nuestra censurable ignorancia ó nos achaquen, gozosos, mal intencionada ficción.

En una palabra y aún más claro: si en los varios documentos suscritos por el mismo Blasco de Garay que han de formar parte de este escrito, hay una sola palabra relativa al agua y al fuego, ó sea á la fuerza del vapor, con relación al movimiento de los buques; si se tropieza un insignifi-

cante concepto, uno sólo, que los haga siquiera sospechar, yo reconoceré mi sinrazón y pediré disculpa á mis errores; pero en el caso contrario, si el *pobre hidalgo toledano*, que alguien reputa navegante, capitán de mar y hasta oficial de marina, no pensó nunca en tales exquisiteces físicas; si no soñó en instalar á bordo de la *Trinidad* calderas de agua hirviendo ni chimeneas deladoras siempre de la combustión; si sólo trató de manejar los bajeles cambiando de lugar y forma. la aplicación de la fuerza humana, universalmente, entonces, empleada para lograr tal fin..., en ese caso déseme la razón; renúnciese de modo leal y decidido una gloria ilegítima, infundada, que no nos pertenece; desvanézcase virilmente la ridícula leyenda; restitúyase de buena voluntad lo que fué, sin motivo justo, detentado; y honrémonos nosotros, los españoles todos, los que tenemos de sobra con lo propio. al ser los primeros en colocar en su justo nivel y en el lugar debido, el honorable, pero modesto nombre, del *ingenioso por pobre* y por noble buen patrio. que fué en el mundo, *Blasco de Garay*.



Cómo y por qué surgió este folleto.

No soy, por mi fortuna, tan fatuo que pretenda descubrir el Mediterráneo, ni menos engalanarme con pintadas plumas de pavo real.

Ni lo que voy á exponer es cosa nueva, ni ello es, tampoco, fruto de mi modesto trabajo de investigación.

Publicado está en diversos libros, de sesenta años á esta parte, para satisfacción y enseñanza de quien se ha molestado en hojearlos; y con su estudio—no inteligente, pero sí bien intencionado—he formado yo la composición de lugar que es base firme de mis convicciones.

Influido por ellas y no en son de discusión, puesto que el asunto—para mí—ha salido ha muchos años del terreno de lo discutible, para tomar plaza entre las que se reputan verdades demostradas, me ocupé en

una de mis últimas monografías y sólo como rasgo incidental, del bosquejo biográfico del célebre caudillo D. Bernardino de Mendoza, en las experiencias realizadas—en Málaga primero y en Barcelona después—con un ingenio ideado por Blasco de Garay, para hacer andar los bajeles en tiempo de calma y prescindiendo del auxilio de los remos.

Ninguno de los muchísimos periódicos que criticaron entonces mi folleto, honrándome con unas alabanzas que si acepto gozoso por galantes, rechazo avergonzado por innmerecidas, tuvo objeción que hacer á mi afirmación sincera de que no fué Blasco de Garay el afortunado inventor de la aplicación de la fuerza expansiva del vapor de agua á los problemas de la navegación; ninguna de las muchas ilustradísimas personas á quienes regalé mi libro, me honró con sus observaciones contradictorias ni me indicó divergencias de criterio al apreciar punto de historia tan saliente y á la vez, tan interesante y tan trascendental; nadie discutió mis terminantes aseveraciones, nadie se tomó el trabajo de combatir las... ¿qué mucho que yo, en vista de tales signos, y aun reconociendo que la insignificancia de mi perso-

nalidad no es acreedora á grandes excesos de atención, considerase resuelto tal problema y no le concediese á partir de aquella fecha, ni nuevo estudio ni asomo de interés?

Pero pasaron los meses y casi puede decirse los años, y al recorrer las páginas del número correspondiente á Febrero último de la ilustrada revista *El Hogar Español*, fuí verdaderamente sorprendido, al saborear un precioso artículo suscrito A. C. y titulado *La invención del vapor*, en el que, prescindiendo, no ya de mi oscuro trabajo, que es natural no haya logrado, por ser mío, gran contingente de lectores, sino de los muy eruditos y estimables de los Sres. Ferrer de Couto, Lafuente y Fernández Duro—entre otros,—se da lo que bien pudiéramos llamar el *Salto atrás*, y borrando de una plumada todo lo actuado, se proclama nuevamente al pseudonavegante Blasco de Garay, como *el verdadero inventor de las máquinas de fuego*: extraña denominación con que por alguien, muy esclarecido, fueron designadas las que son universalmente conocidas por máquinas marinas de vapor.

Tal artículo es el verdadero origen de este folleto.

Y consecuente yo con mi sistema de siempre, de procurar no dar pretexto á que la suspicacia de algún lector malhumorado, pueda sospechar si cambio, suprimo ó tergiverso por mala interpretación, una sola frase de los argumentos que estudio ó, en cualquier forma, discuto, me complazco en copiar íntegro á continuación, cuanto con relación al viejo ingenio del buen Blasco, dice el señor A. C. en el referido trabajo de *El Hogar*:

"A mediados del siglo XVI, en ese siglo
"á que tan alto grado llegaron las conquistas
"y las glorias españolas, es cuando se ve
"la primera tentativa para aplicar la potencia del vapor á una de las artes de la paz,
"y esa tentativa se debe á un ingenio español.

"En efecto, Blasco de Garay, mecánico y
"navegante, no solamente concibió la idea de
"utilizar la fuerza del vapor para la navegación, sino que el 17 de Julio del año
"1543, hizo en el puerto de Barcelona un
"ensayo en una nao de 200 toneles, llamada
"*Trinidad*, interviniendo en el asunto, por
"comisión de Carlos V y del Principe Felipe, su hijo, el Gobernador D. Pedro de
"Cardona, el tesorero Rávago, D. Enrique
"de Toledo, el vice-canciller y muchos otros

"funcionarios y sujetos de categoría, caste-
"llanos y catalanes, y varios capitanes de
"mar que presenciaron la operación, unos
"dentro de la nao y otros desde la marina.

"Así consta en los expedientes y registros
"originales que se custodian en el Real Ar-
"chivo de Simancas. según el director de
"los mismos D. Tomás González se lo comu-
"nicó á Navarrete en 1825, y asimismo en
"los partes que los comisionados dieron al
"rey se hace constar que *todos los especta-*
"*dores aplaudieron el ingenio, en especial*
"*la prontitud con que se daba vuelta á la*
"*nao, la cual hizo ciaboga dos tantos más*
"*presto que una galera servida por el méto-*
"*do regular, y que andaba á legua por hora*
"*cuando menos.*

"Carlos V, promovió al autor á un grado
"más; le dió una ayuda de costa de 200.000
"maravedises por una vez; mandó pagarle
"por tesorería general todos los gastos, y
"le hizo otras mercedes.

"Seguramente, si la expedición en que
"estaba entonces empeñado el rey no lo es-
"torbara, le hubiera alentado y favorecido
"en su empresa.

"De todo lo expuesto, deduce Navarrete
"que *los barcos de vapor son una invención*

"española, y que no se ha hecho otra cosa"
"que resucitarla después, debiendo consi-"
"derarse á *Blasco de Garay* como el verda-"
"dero inventor de las máquinas de fuego."

*
* *

No bien hube terminado la lectura del anterior escrito, cuando sin moverme de mi silla, al correr de la pluma, arrancando hojas de algunos de mis libreríos y poniendo á contribución el escaso arsenal de mis recuerdos, no diré que redacté sino que mal pergeñé un artículo de réplica, que me apresuré á remitir á *El Hogar Español*, en la esperanza de que mi condición de viejo escritor, unida á mi carácter de modestísimo imponente en la Sociedad cooperativa de que la Revista es órgano, y hasta á la circunstancia especial de ser mi escrito algo así como contestación—que yo estimé obligada—á los argumentos contrarios, á la tesis sustentada por mí y que *El Hogar*—sin hacerme el honor de nombrarme—al parecer combatía, me abrirían las columnas del periódico, ya que el escaso mérito de mi rectificación, con justísimo motivo las cerrara.

Pero no fué así: razones seguramente

muy poderosas y atendibles se opusieron á la publicación de mis cuartillas, y en tanto pasaron en silencio un mes y dos y tres y cuatro, apareció en el número de *Nuevo Mundo* correspondiente al 19 de Junio último, una efemérides histórica suscrita por el señor Pareja Serrada, y tan original é instructiva como todas las suyas, que por lo terminante y absoluta, y por las nuevas noticias que promulga, aunque sin precisar las fuentes de que proceden, es tan digna de atención, que no sé resistir al deseo de darla á conocer á mis lectores, copiándola íntegra á continuación, por más que ello no signifique ni pueda significar, que yo suscriba, como propia, ninguna de sus múltiples declaraciones.

“El invento de la navegación á vapor—
”dice el señor Pareja Serrada—no es como
”se dice erróneamente, debido á Fisch ó á
”Fulton, que en el siglo XVIII construyeron
”buques de este género, puesto que en el
”siglo XVI ya los había inventado un es-
”pañol.

“El día 13 de Junio de 1543, un gentío
”inmenso se agolpaba en el puerto de Bar-
”celona, deseoso de presenciar un prodi-
”gio: la marcha de un buque llamado *Tri-*

"*nidad*, sin velas ni remos, invención de un
"oficial de la marina (1), llamado Blasco de
"Garay.

"*El Trinidad*, anclado en medio del puer-
"to, mecíase orgulloso, dejando ver al exte-
"rior unas aspas gigantescas, semejantes á
"las patas de un crustáceo, y que indudable-
"mente habían de sustituir á los remos, mo-
"vidas por una complicada combinación de
"ruedas colocadas dentro del casco, en re-
"lación con una caldera de agua hirviendo.
"La tripulación de este buque singular esta-
"ba constituida por el inventor y un timonel
"de su confianza, especie de estatua marmó-
"rea que, agarrada á la caña del timón, es-
"peraba inmóvil y silencioso las órdenes de
"Blasco de Garay (2).

"Mucho había tenido éste que luchar para
"conseguir que el emperador Carlos I orde-
"nase se llevase á cabo la construcción de
"aquel artefacto y nombrase una Comisión

(1) Ignoro el origen de tal noticia. Blasco se llama á sí mismo *pobre hidalgo*, pero no marino.

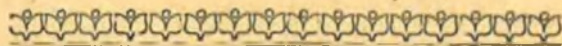
(2) Blasco de Garay declara en carta al Empe-
rador, que embarcó en la nao—lo menos—50 hom-
bres en la experiencia de Barcelona, y más de 100
en la segunda de Málaga.

"que presenciase las pruebas y le diese cuenta de su resultado.

"Al estampido de un cañonazo disparado desde la galeota que ocupaban los comisionados, y que era el único barco que con el *Trinidad* ocupaba el puerto, Blasco de Garay puso en movimiento aquel casco, al parecer desmantelado, haciéndolo marchar en dirección á la galeota, virar á derecha é izquierda, como si saludase al pendón real, y emprender después gallardamente la marcha hasta la salida del puerto.

"Los comisionados refirieron al rey que Blasco de Garay había realizado completamente lo ofrecido y que su invento era una cosa pasmosa que suprimía el gasto de mucha gente y de muchos utensilios de á bordo, por lo que convenía darle medios de construir una escuadrilla; pero Rávago, jefe de la Comisión y tesorero mayor del Reino, aunque confesando el éxito del invento, puso reparo á este consejo, advirtiendo en contra lo complicado del organismo, la posibilidad de que la caldera reventase por no poder resistir mucho tiempo la fuerza del vapor, y que el barco no andaba más de una legua por hora y no llegaría á tanto cuando estuviese cargado.

"La opinión de aquel mezquino ó envidioso ministro, pesó en el ánimo del emperador, y la escuadrilla no se hizo, si bien promovió á Blasco al empleo de capitán de alto bordo, mandando pagar todos los gastos con fondos de su real Tesoro y dándole un premio de dos millones de maravedises, equivalentes á 16.500 pesetas de nuestra actual moneda, cantidad muy considerable en aquellos tiempos y cuya cuantía probaba sobradamente que la invención era muy superior á las más extraordinarias de aquellos siglos."



Una superchería incalificable

Corría el primer ~~año del primer~~ tercio del siglo XIX.

El tan ilustre como venerable historiador, D. Martín Fernández Navarrete, se dedicaba asiduo á la redacción de una de sus obras más famosas, que dió á la estampa bajo el título de *Viajes y descubrimientos que hicieron por mar los españoles*, cuando, espontáneas ó solicitadas, recibió del Sr. D. Tomás González, competentísimo canónigo que regía á la sazón el Archivo de Simancas, la carta cuya copia ha de seguir á estos renglones, y que es—bien puede asegurarse—el falso cimiento sobre el que, Navarrete, levantó la deleznable fábrica de la gloria de Garay.

Que Navarrete se dejase sorprender por el sutil engaño, dada la respetabilidad y buen nombre del canónigo, la forma, casi de certificado, que tuvo la precaución de

imprimir á sus noticias, y hasta los ínfimos detalles á que en ella descendió sin asomos de dudas, vacilaciones ni nebulosidades, cosa es bien natural y disculpable; pero la noticia en sí, dada por quien la dió; por quien no pudo ser víctima de ofuscación ni de alucinaciones; por quien acostumbrado al manejo constante de papeles triviales y de importantísimos documentos, sabía nuedir con una sola mirada el alcance y trascendencia de unos y otros; y, aun más que nada, por quien sabía apreciar perfectamente, por hábito y por obligación, la importancia capital que en un pleito histórico pueden representar el cambio de una voz, la introducción de un concepto, el sentido más ó menos concreto de una locución, y hasta la simple existencia de un determinado signo ortográfico ó su mero trastorno ó cambio de lugar; el hecho, en fin, de escribir la carta en que me ocupo un hombre por mil estilos competente y sobre un asunto por mil motivos importante, constituye una impostura premeditada é incalificable que, en modo alguno, se puede disculpar, máxime si se tiene en cuenta que sobre sus caprichosas y falsas aseveraciones—de las que bien se puede formar cabal juicio, compa-

rándolas con las de los documentos originales que en Simancas se custodian y de que se hará oportuna mención en este escrito—cumplió el honrado deber de llamar concretamente la atención del archivero-canónigo, su, á la sazón, subordinado y después dignísimo sucesor, el Sr. D. Manuel García González, quien decía así en carta que escribió al benemérito patricio D. José Ferrer de Couto, y que éste publicó en una de sus estimables monografías:

“Cuando se dió la noticia—dice la citada carta—de que Garay había aplicado el primer la fuerza del vapor para dar movimiento á las galeras, hice observar al que la daba que *no era cierta*; pero no hizo caso de mi advertencia; y como tenía relaciones extensas dentro y fuera de España, fué su indicación bien acogida... etcétera, etc.”

Por fortuna para el buen nombre y justa fama de historiador grave y concienzudo, tuvo el sabio Navarrete el buen acuerdo de publicar íntegra, en la página 128 del tomo primero de su obra antes citada, la, hasta cierto punto, criminosa comunicación del Sr. González, comunicación que como insinuó muy cuerdamente el Sr. D. Manuel

García, mereció tanto crédito y alcanzó tal acogida—pues bien sabido es que el pabellón cubre siempre la mercancía y que no hay error tan grande que no se convierta en axioma si lo ampara el alto nombre de un osado poderoso—que largos años fué paseado por toda la extensión de los mares, grabado en el casco de uno de nuestros buques de guerra, el nombre del recién exaltado Blasco de Garay, á título de inventor de los barcos de vapor: barcos á los cuales no dedicó nunca, que se sepa, sus vigilias el laborioso hidalgo de Toledo, pues claro es que de haberlo hecho alguna vez, no lo hubiera despreciado tanto, que no diera de ello noticia, aunque sucinta fuera, alguno ó algunos de sus múltiples escritos.

He aquí, ahora, una copia de la carta con que, cediendo á móviles absolutamente desconocidos, el canónigo archivero de Simancas, Sr. González, sorprendió la buena fe y trató de poner en ridículo, la reconocida veracidad del sabio y respetable historiador D. Martín Fernández Navarrete:

“Entre las varias invenciones útiles que
”se deben á los españoles—dice Navarrete
”al darla á conocer,—citaremos alguna por
”vía de ejemplo. Sea la primera la de los

"barcos de vapor, tan de moda en nuestros
"días, sobre la cual nos ha comunicado des-
"de Simancas el Sr. D. Tomás González la
"noticia siguiente:

"Blasco de Garay, capitán de mar, pro-
"puso en el año de 1543 al emperador y rey
"Carlos V, un ingenio para hacer andar las
"naves y embarcaciones mayores, aun en
"tiempo de calma, sin necesidad de remos ni
"velamen. A pesar de los obstáculos y contra-
"dicciones que experimentó este proyecto,
"el emperador convino en que se ensaya-
"ra, como en efecto se verificó en el puerto
"de Barcelona, el día 17 de Junio del expre-
"sado año de 1543. Nunca quiso Garay
"manifestar el ingenio descubiertamente,
"pero se vió al tiempo del ensayo, que consis-
"tía en una gran caldera de agua hirvien-
"do, y en unas ruedas de movimiento compli-
"cadas á una y otra banda de la embarca-
"ción. La experiencia se hizo en una
"nao de 200 toneles venida de Colibre á
"descargar trigo en Barcelona, llamada la
"*Trinidad*, su capitán Pedro de Scarza.

"Por comisión de Carlos V y del Prín-
"cipe Felipe II, su hijo, intervinieron en
"este negocio, D. Enrique de Toledo, el
"gobernador D. Pedro Cardona, el teso-

"rero Rávago, el vicecanciller, el maestro
"racional de Cataluña, D. Francisco Gra-
"lla, y otros sujetos de categoría, caste-
"llanos y catalanes, entre ellos varios ca-
"pitanes de mar que presenciaron la ope-
"ración, unos dentro de la nao, y otros
"desde la marina.

"En los partes que dieron al empera-
"dor y al príncipe, todos generalmente
"aplaudieron el ingenio, en especial la pron-
"titud con que se daba vuelta á la nao. El
"tesorero Rávago, enemigo del proyecto,
"dice que andaría dos leguas cada tres ho-
"ras: que era muy complicado y costoso, y
"que había mucha exposición de que esta-
"llase con frecuencia la caldera. Los demás
"comisionados aseguran que la nao hizo
"ciaboga dos tantos más presto que una ga-
"lera movida por el método regular, y que
"andaba á legua por hora, cuando menos.

"Concluído el ensayo, recogió Garay todo
"el ingenio que había armado en la nao, y,
"habiéndose depositado las maderas en las
"atarazanas de Barcelona, guardó para sí
"lo demás.

"A pesar de las dificultades y contradic-
"ciones propuestas por Rávago, fué apre-
"ciado el pensamiento de Garay, y si la

"expedición en que entonces estaba empeñada Carlos V no lo estorbara, sin duda lo hubiera alentado y favorecido.

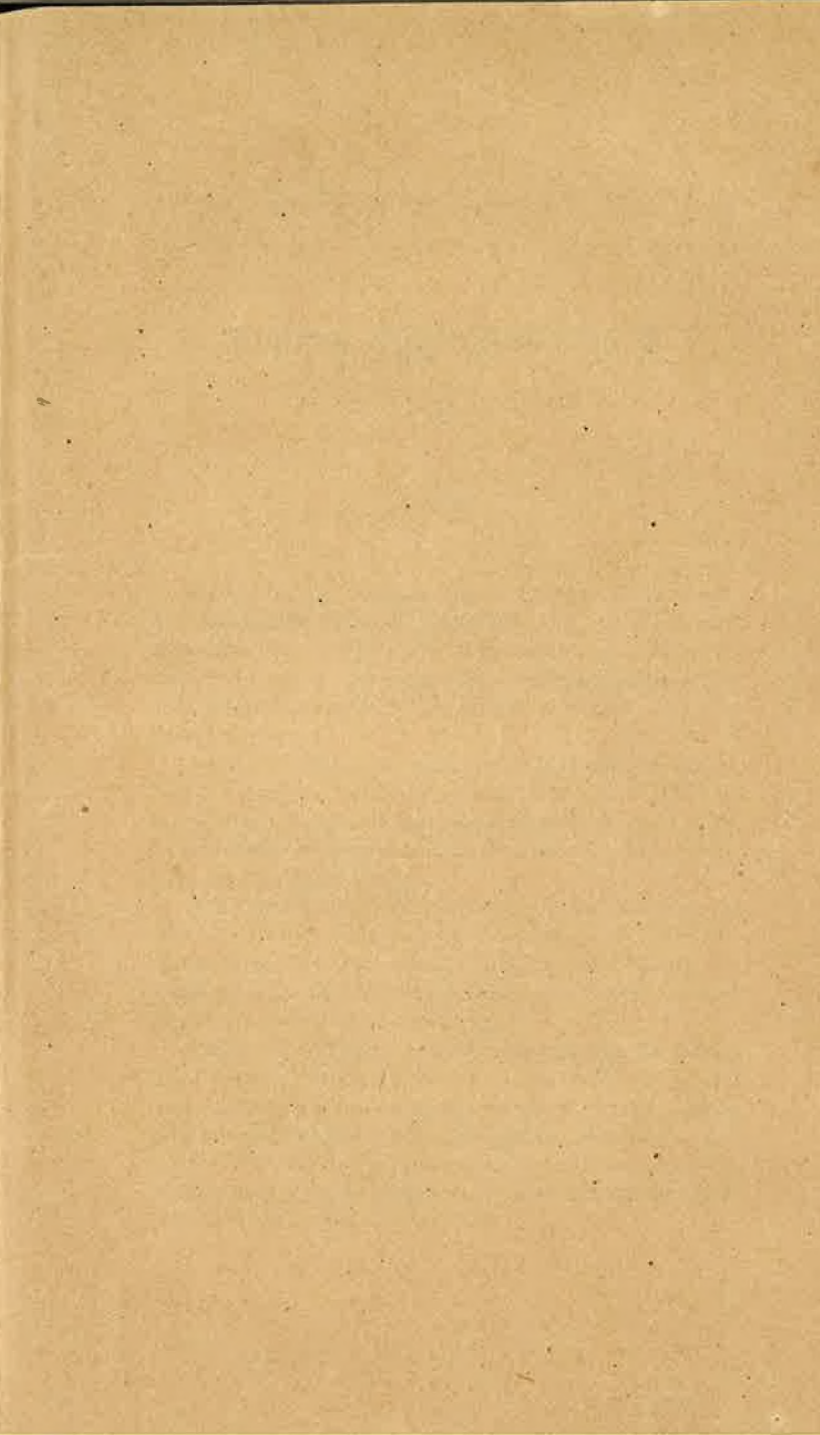
"Con todo eso, promovió al autor á un grado más, le dió una ayuda de costas de 200.000 maravedís por una vez, mandó pagarle por tesorería general todos los gastos y le hizo otras mercedes.

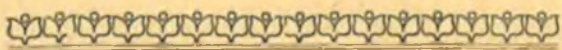
"Así resulta de los expedientes y registros originales que se custodian en el Real Archivo de Simancas, entre los papeles de estado del negociado de Cataluña y los de la Secretaría de guerra, parte de mar y tierra, en el referido año 1543.

"Simancas 27 de Agosto de 1825.

"TOMAS GONZALEZ."

Sentados ya estos indiscutibles y precisos antecedentes, sólo me resta demostrar mediante la mera exposición de la historia documentada del famoso ingenio de Garay, que ni exageré la nota ni me faltó razón para tachar de incalificable superchería el mal intencionado proceder del canónigo González.





Historia documentada del ingenio de Blasco de Garay.

Hallábase—al decir del Sr. Lafuente,—la corte en Toledo, en los comienzos del año 1539, cuando fué presentado al emperador Carlos I el siguiente curioso memorial:

“S. C. C. M.

”Común cosa es los pobres ser ingeniosos: digo esto, porque siendo yo un *pobre hidalgo* de esta ciudad de Toledo, llamado *Blasco de Garay*, y pensando muchas veces con que poder servir á V. M. como algunos de mi linaje han hecho, en especial un hermano mío mayor, llamado Diego de Alarcón, que en servicio de V. M. perdió la vida, capitán en el ejército de Italia; yo con el mismo calor de servir á V. M., deseando hallar cosa que excediese la bajeza de mi

persona ofreciome el continuo cuidado y el estudio de la Filosofía y de otras ciencias en que me he criado, y la experiencia, una invención de poder sustentar una grande armada á V. M. sin costa de las rentas Reales ni daño de sus pueblos, lo cual considerado de mí mucho tiempo ha, me parece, si no me engaño, ser cosa que se podría efectuar. La forma de esto daré en escritos quando V. M. mandare, y si en ella se hallase, por caso, defecto, en mi voluntad de desear el servicio de V. M. no se hallará.

"Asimismo, para esta armada, si como digo hubiese efecto si no para cualquiera otra que V. M. aparejare, daré un instrumento fácil con que se podrán excusar en las galeras todos los remadores, y que cuatro hombres puedan hacer mayor movimiento que ellos todos hacen, y tanto mayor movimiento que casi pudiesen pasar sin velas, y que este mismo instrumento se puede poner en cualquiera navío de alto bordo con poco embarazo, y que no haya necesidad de navío de bordo bajo ni de remos jamás.

"Item, daré arte muy natural y fácil con que puedan sacar cualquier navío debajo del agua, aunque esté más de cien brazas en hondo, y aunque sea una carraca, y aun-

que no hubiera más de dos hombres para sacarla.

"Item, daré arte con que cualquiera hombre pueda estar debajo del agua todo el tiempo que quisiera, tan descansadamente como encima.

"Item, en poca hondura, daré instrumentos con que se pueda ver desde encima del agua lo que hubiese allá en el suelo, aunque el agua esté muy turbia.

"Item, daré un instrumento que, habiendo leña, puedan con él, de cualquier agua salobre, hacer agua dulce en tanta cantidad, que corra el agua en hilo.

"Item, daré un aviso con que puedan haber agua de muchas maneras, llevando el dicho instrumento y habiendo leña, aunque no en tanta abundancia como habiendo agua salobre ó cualquiera otra mala agua.

"Item, daré un molino en un navío, de mucho efecto, que le pueda traer un hombre asentado, ó arte con que puedan moler sin más ruedas de las piedras que hacen la harina, y en esto del moler haré muchos ingenios no vistos."

(En la carpeta de este documento, se halla escrito lo siguiente: "Málaga—Blasco

de Garay—sobre los ingenios que dice que hará.—Al Consejo de Guerra.)

Prevía consulta del Consejo, á cuyo alto Cuerpo pasó el memorial de Blasco, en 22 de Marzo del mencionado año de 1539, y después de los trámites, informes é instrucciones de rigor en casos tales, hizo Garay sobre un galeón de 200 toneles una primera experiencia de su ingenio, en el puerto de Málaga el día 4 de Octubre (1), y una segunda, en una nao de 100 toneles, el 2 de Julio de 1540, no sin haber antes introducido en la instalación interior y exterior del aparato, todas aquellas modificaciones que se estimaren necesarias para remediar los defectos de varios órdenes, que se pusieron de manifiesto en la primera.

De ambas experiencias dió noticias detalladas al Emperador el propio inventor Blasco de Garay, en la extensa carta, fecha en Madrid á 10 de Septiembre del último citado año, y de la cual tuve yo primer noticia, por una interesante monografía que,

(1) El Sr. Lafuente supone, equivocadamente, que esta primera prueba se verificó en 2 de Julio, fecha que corresponde á la segunda, según expresa declaración del mismo Blasco de Garay.

al mismo asunto que ésta, dedicó—creo que en 1860— mi paisano el Sr. D. José Ferrer de Couto.

He aquí tal carta:

“S. C. C. M.—Yo Blasco de Garay, fui por mandato de V. M. á Malaga á entender en cierto ingenio de hacer andar los navíos en tiempo de calma, y á cuatro de Octubre de 1539 años hice la primera experiencia en una nao de doscientos y cincuenta toneles, vieja y muy pesada, y anduvo la dicha nao *con diez y ocho hombres que traían el ingenio*, casi una legua por hora; y porque en esta experiencia se quebraron algunas cosas y otras parecía que embarazaban mucho el navío por dentro, yo dije que las enmendaría todas y así acordaron los proveedores de S. M. que yo enmendase solas dos ruedas, una para cada banda del navío, y que en éstas se vería lo que podía ser; porque por dos juzgarían lo que se andaría llevando seis como en la primera experiencia que llevaba el navío tres ruedas por barcha, que eran seis. Yo aparejé las dichas dos ruedas, y lo de dentro que embarazaba mucho por razón de unas vigas largas con que se movía, recogido en tan poco espacio que casi es nada el lugar que ocupa; por-

que quité las vigas y seguí otra manera de movimiento, y púselo en una nao de cien toneles cargada de trigo, y á cada *rueda* puse tres hombres que la moviesen, que por todos eran seis; y con esto anduvo media legua por hora, medida por sus ampollitas que llevaron los proveedores de V. M.; y la misma media legua que había andado quisieron que la tornase luego á volver á andar, para ver si en la mar había habido corriente que la ayudase, y volvió la misma legua puntualmente en otra hora. Después trujéronla por la marina de una parte á otra, y trujéronla hasta la puerta de las Atarazanas, casi tan cerca de tierra como llegan las galeras; é hizo muchas veces ciboga más presto que una galera. Esta experiencia se hizo á 2 de Julio de 1540; iban dentro los proveedores de V. M. como ellos escriben, y metieron consigo más de cien hombres, capitanes de naos, pilotos, marineros y otras personas hábiles para que diesen su voto, entre los cuales iban especialmente Gracián de Aguirre y Noblezia, hombres experimentados en las cosas de la mar, sin otros muchos bateles de gente que iban á la redonda de la nao para ver, y en concordia de todos se dió por la más útil

cosa del mundo y sin inconveniente alguno, tanto que con ser la primera experiencia harto ingeniosa, esta postrera la hizo aparecer mala, por ser más fácil y ocupar tan poco lugar, que con muy poquitas tablas se podría encubrir el arte de dentro que nadie la viese; demás de otras muchas ventajas que hizo á la primera en ser de menos costo y menos violenta, y que durará mas que el navío donde fuere; porque este ingenio se podrá quitar y poner ligeramente quando fuese menester, ó para ir á la bolina, ó por algún tiempo fuerte que entrase. Los proveedores de V. M. pienso que embían la información de todo esto. *Yo embío á V. M. una traza de esta última experiencia*, que es una media nao con solas dos ruedas á la proa; no sé si por ellas se entenderá algo; y porque los dichos proveedores no quieren testificar de más de lo que vieron, dejan á mi cargo lo demás, así de lo que pienso hacer en el mismo ingenio, acrecentándole algunas cosas que le pueden ayudar, como la cuenta y razón de lo que pienso que andarían los navíos que fueren más gruesos que éste en que vieron la experiencia; y para dar esta cuenta ha de presuponer V. M. que para sólo este efecto de andar los navíos

podrían bastar seis hombres, como se vido en esta última experiencia y cuatro como yo ofrecí en la petición que á V. M. dí en Toledo; y si no hubiese más de dos hombres éstos creo que la menearían en una calma; mas para andar cosa de cantidad que pudiese servir en una navegación, ha menester más gente, y *tanta más, quanto hubiere de andar más*. Por eso daré aquí á V. M. dos suertes de navíos, que qualquiera de ellas es de harto provecho, y se puede con ellos navegar una larga navegación en tiempo de calma; y puesto que añadiendo la gente y las ruedas se podrían añadir en el andar, paréceme que por el embarazo de los navíos no es menester añadir en los ingenios ni en las gentes, si no fuese sobrada; porque á no mirar este medio se podrán añadir; pues tomando lo razonable habiendo respecto á todo, me parece que se podrá hacer lo siguiente:

Primeramente, para que un navío ande más de legua por hora y que este más sea una conocida ventaja, ha menester la gente siguiente:

Para una nao de cien toneles, doce hombres.

Para una nao de ciento y cincuenta toneles, diez y seis hombres.

Para una nao de doscientos toneles, veinte hombres.

Para una nao de doscientos y cincuenta toneles, veinte y cuatro hombres.

Para una nao de trescientos toneles, veinte y ocho hombres.

Para una nao de trescientos y cincuenta toneles, treinta y dos hombres.

Para una nao de cuatrocientos toneles, treinta y seis hombres.

Aquí ha de notar V. M. que no doy más gente para mover estos navíos de la que suele ser menester para los bateles de los mismos navíos.

Pues para que estos navíos anden más de legua y media por hora y que este más sea una conocida ventaja, han menester la gente siguiente:

Para una nao de cien toneles, diez y ocho hombres.

Para una nao de ciento y cincuenta toneles, veinte y cuatro hombres.

Para una nao de doscientos toneles, treinta hombres.

Para una nao de doscientos cincuenta toneles, treinta y seis hombres.

Para una nao de trescientos toneles, cuarenta y dos hombres.

Para una nao de trescientos y cincuenta toneles, cuarenta y ocho hombres.

Para una nao de cuatrocientos toneles, cincuenta y cuatro hombres.

Aquí ha de considerar V. M. que aunque va crecido el número de los hombres más que en los navíos de más de legua, no es tanto el crecimiento que en cualquiera navío no haya gente para ello de solos marineros y grumetes que los dichos navíos han menester para sólo navegar; cuanto más que siempre van otras gentes en los navíos, que holgarán de ayudar en tiempo de necesidad, como ayudan á la bomba y al cabrestante, porque para este ingenio no son menester hombres diestros como para el remo; y habiendo abundancia de hombres podrán andar estos navíos mucho más que aquí he puesto. Y así mesmo si faltasen hombres de los necesarios, con pocos ó muchos, los que hubiese, navegarían más ó menos, según el número de los hombres; que no es pequeña comodidad que habiendo muchos hombres todos puedan servir en una necesidad, lo cual en los navíos de remo no se puede hacer, en especial en la

galera, que no caben más remeros que los que van, y esos han de ser muy diestros como dicho tengo.

Así mesmo ha de entender V. M. *que esto que he dicho que andarán estos navíos con los hombres que á cada uno he puesto, será yendo la gente trabajando á toda furia, como cuando la gente de una galera va dando caza á una fusta: y porque este trabajo no le podrá sufrir sino en un apretón de dos ó tres horas para caminar de esta manera, ó será menester gente de remuda, ó que descansen como hacen las galeras; mas queriendo trabajar lo razonable, y aquello que podrán sufrir todo el día, no andarán tanto como arriba he puesto, aunque creo que caminarán bien; y esto será según quisieren trabajar poco ó mucho, como en todos los otros trabajos, porque en este ingenio pueden trabajar mucho ó poco como quisieren, porque no obliga á poner siempre mucha fuerza como los que suben peso; en fin, en este caso es como el remo.*

Así mesmo esto que he dicho que andarán estos navíos, se ha de entender en calma y sin corriente de mar; porque puesto que contra la corriente pueden navegar, co-

no ya se ha experimentado, todavía pierden de su navegación, por causa de la corriente, más ó menos, según la corriente fuere; aunque ha de saber V. M. que estos navíos resisten mejor á la corriente que al viento contrario; al revés de la galera que resiste mejor al viento contrario, si no es mucho, que á la corriente; porque la galera tiene más debajo del agua que encima, y la nao tiene más volumen encima del agua que debajo, por ser de alto borde y de popa y proa, donde hace mucha fuerza el viento, aunque si el viento no es mucho, todavía proejan contra él; y más proejarán las que anduvieren á más de legua y media, que las que anduvieren á más de una.

Dejado, pues, ya aparte esto de los navíos de alto bordo y viniendo á las galeras, que son navíos largos y más dispuestos á ender el agua que las naos, á lo que yo alcanzo por las experiencias hechas así públicas, como otras que yo he hecho particulares, que de buena razón no pueden faltar, se podrá hacer en ellas lo siguiente: Una galera de las que al presente reman veinte y cuatro bancos por banda, que han menester ciento y cuarenta y cuatro hombres de remo, ha menester de estotra manera sola-

mente la cuarta parte, que treinta y seis hombres, y ganarse ha todo esto; lo primero, que de una galera se hacen cuatro; lo segundo, que la galera que llevare este ingenio andará más que ninguna otra al remo, que es cosa de grande importancia, porque ella alcanzará á otras y las otras no á ella; lo tercero, esta galera podrá llevar medios cañones por las bandas y muchos más soldados que lleva y más libre para pelear, porque no llevará bancos ni cursía, que es grandísimo embarazo, sino una hermosa plaza descubierta, desembarazada de popa á proa mucho más que al presente está, lo cual no creo que será poco alivio para una necesidad; lo cuarto, la chusma de esta galera se podrá despedir hecho el viaje y no será menester invernar con ella, porque el más grosero hombre que tornaren á tomar, sabrá traer este ingenio tan bien como el más diestro, *porque no es más de traer una cigoñuela á la redonda*, y ahorrarse á V. M. de los gastos de invierno de las galeras y de ánimas que están allí contra justicia pensando, que V. M. no lo puede saber: las cuales claman siempre justicia contra los que allí las detienen malamente; lo quinto, es lo que arriba dijimos en las naos, que

los soldados que allí hubiere podrán ayudar á traer el dicho ingenio para que ande mucho más, lo cual puede aprovechar mucho en una necesidad contra un viento recio y contra una recia corriente y contra otros muchos desastres de mar y para alcanzar otros navíos; y esto no es de tener en poco cuando el tal caso se ofreciese, lo cual no puede hacer yendo al remo. Y porque aquí podrá alguno decir que estos treinta y seis hombres no bastarán á subir el entena, yo daré ingenio con que la suban aunque fuese menos; cuanto más que mucha otra gente hay en la galera que podría ayudar cuando la quisiesen subir á manos como agora la suben.

Y porque todo esto es tan gran cosa como ya V. M. puede ver, porque teniendo V. M. ingenios aparejados para tres ó cuatro suertes de navíos, podrá cuando fuere servido, tomar los navíos que hubiere menester y mandarles poner los ingenios, que se ponen ligeramente, y puesto todo á punto y hecha la gente de guerra que ha de ir en ellos, puede V. M. mandar á la postre de todo, tomar la gente que ha de mover el ingenio, y pagándoles por el tiempo que fuere menester, llevará V. M.

una armada de navíos de alto bordo, artillados que basten á hundir el mundo, sin las galeras que podrá llevar como corredores del campo, que no se les escape cosa que por la mar saliere; y hecha la jornada, cuando se despidan los soldados, *despedir los movedores del ingenio*, para que otra vuelta vengan alegremente al mandato de V. M.; y de esta manera excusarse han muchos gastos, y V. M. será Señor absoluto de mar y tierra, y servido prestamente, y no como agora, que para meter un hombre que reme en galera se escandaliza el mundo, porque entra para nunca salir, si no es por ventura, y porque en esto se le apareja á V. M. un gran servicio y á mí un trabajo incomportable, como de lo experimentado se me figura, porque las cosas nuevas se hacen con gran dificultad y cuidado, así como con admiración y casi incredulidad, suplico á V. M. que para que con más ánimo yo vaya por fatiga tan intolerable y tema menos los golpes de los envidiosos y de aquellos que contaminan la ventura de los que Dios favorece, que V. M. sea servido de señalarme las mercedes que me ha de hacer cuando yo haya cumplido lo sobredicho, y sean de esta manera: que

V. M. tome un navío de los que arriba van puestos, cual á V. M. más agradare, ó de los de á más de legua, ó de los de á más de legua y media, y yo me profiero con la gente que á cada uno arriba puse, de hacer que ande lo que tengo dicho, y así mesmo de hacer en una galera lo que tengo dicho: y que no cumpliendo yo lo dicho, V. M. no sea obligado de hacerme mercedes ningunas por ello; pero que cumpliendo yo en la dicha nao que V. M. tomare y en una galera todo lo que tengo dicho, y de tal arte que no tenga falta por donde se deba dejar de usar de ello, V. M. sea obligado á hacerme luego las mercedes que me prometiére por ello; y no pido esto por dejar de entender después en los ingenios de otros navíos que arriba he puesto, sino porque en estos dos primeros así en la nao como en la galera, entiendo descubrir muchos más primores que de miedo de hombres que andan á hurtar ajenas invenciones para disfrazallas y llamallas suyas, he callado hasta aquí; y *así mesmo de miedo de envidiosos, que de que ven que lo tienen todo en poder, no consienten que nadie medre por ellos; y de estos, así los unos como los otros, he hallado gran copia todas las veces que he descubierto*

algo de mi pobre ingenio; y por eso suplico á V. M. sea servido que yo conozca mi galardón, y aquello en que tengo de servir, porque de esta manera será mucho más servido V. M. y mejor. Y entenderé en todos esos géneros de navíos, y en cuanto más V. M. mandare, después de hecho esto, como hombre que ya no temerá lo que podrán hacer envidiosos y ruines, porque no terné más de un cuidado de servir á V. M., no solamente con esto, más con otras muchas cosas que nuestro Señor me ha dado á entender en ventura de V. M., que todo lo quiero para su servicio; y suplico á V. M., que en las mercedes que me señalare haga el mismo respecto á mis hijos y descendientes que á mí; y que sea cosa honrosa, que pues el hecho ha de ser nombrado por todo el mundo, de quien espero en Dios que V. M. será presto Señor, se sepa el favor y honra que V. M. dió al que en su servicio lo inventó, que no será pequeña gloria á V. M.; y si suplico esto, es porque ya esta cosa va fuera de dudas; y cuando no saliere lo que prometo, será muy poco menos lo que saliere, aunque en verdad yo pienso que saldrá antes más que menos, según las experiencias hechas me prometen; y si no saliere tanto, V. M. quedará

sin obligación, y si algunas mercedes me hiciere llamarse han de pura gracia. Dejado, pues, esto aparte, es menester que V. M. se sirva de este ingenio con brevedad, antes que la invención pueda extenderse por los enemigos, aunque pienso que ella es de cualidad que no tan fácilmente se podrá entender, porque lleva mucha razón y cuenta; mas por sí ó por no, no puede dañar la brevedad, y si esta quiere V. M. es menester que yo sea proveído en Málaga de la misma manera que yo daré por un memorial, cuando se hubiere de entender en ello: porque de otra manera irá la cosa tan á la larga, que V. M. no podrá ser bien servido; y por aventura mi vida puede faltar, que soy hombre delicado y algo enfermo, y quedarse y ha tan gran secreto por efectuar; puesto que con sólo lo efectuado habría oficiales que en alguna manera sirviesen á V. M., aunque en comparación de lo que queda, todo lo hecho es poco, y menos lo que sin mí sabrían hacer.

No quiero cansar á V. M. con más razones, sino que todo esto espero el mandamiento de V. M. cuya Imperial Persona y Señoría Nuestro Señor guarde y acreciente en su santo servicio; de Madrid á 10 de Setiem-

bre de 1540.—Humilde vasallo, que los Reales pies de V. M. besa.—Blasco de Garay.”

Después de estas fechas, transcurrieron—según todos los indicios—muy cerca de dos años, durante los cuales todo fué paz en el asunto, menos para Blasco de Garay, que ni cesó, ni aun desmayó en sus gestiones para ver de conseguir los auxilios, de bajeles y caudales que le eran necesarios para continuar las experiencias de su invento, hasta que vencidas todas las dificultades y provisto de cuanto le era menester, realizó en el mismo puerto de Málaga y en el mes de Junio de 1842, una tercera prueba á la que asistió como juez el celebrado general don Bernardino de Mendoza, en cuyos apuntes biográficos, que publiqué hace muy poco, intercalé esta curiosa efemérides: circunstancia merced á la cual tercio hoy en el litigio en que me ocupo, asumiendo un papel, á todas luces, antipático, pero no escogido por mí y sí aceptado sin protesta como adjudicado por la suerte, para defender lo que yo juzgo más justo y por ende exclusiva realidad.

El defecto que parece se evidenció, como principal, en esta tercera prueba, y que diz no fué otro que la excesiva longitud de las

aspas de las ruedas, se corrigió para la cuarta, realizada, como todas las anteriores, en el risueño puerto andaluz y á 10 de Julio del año mencionado.

“El barco anduvo á razón de tres cuartos de legua por hora”—dice el Sr. Lafuente, bajo cuya fe doy algunas de estas noticias que no atañen intimamente á la tesis que defiendo, esto es, á la supuesta invención de los buques de vapor—“y se comparó con la galera *Renegada*, de cuatro bancos por banda, y veinticuatro remeros, habiendo hecho ciaboga dos veces mientras la galera una.”

No fueron favorables los informes emitidos por las personas comisionadas para presenciar y juzgar las pruebas; pero tercio Garay en sus propósitos y noblemente ansioso de alcanzar éxito feliz en la primera y principal de todas sus invenciones, ofreció nuevamente corregir todos los defectos observados, siempre que se le proporcionasen elementos propios y suficientes y ritty en primer término un buque de más de 300 toneles, sobre el cual se proponía realizar ensayos decisivos en presencia y bajo las órdenes del Emperador.

Aunque sin cumplir este último deseo, en Barcelona tuvo efecto esta que fué quinta

experiencia, el día 17 de Junio de 1543; y de sus incidentes, personas que las presidieron, resultados obtenidos y proyectos para el porvenir, bien puede adquirirse cabal y definitivo conocimiento, por las dos siguientes cartas de Blasco de Garay, dirigidas; la primera, en 20 de Junio de 1543, al Comendador mayor de León, y la segunda, en 6 de Julio siguiente, á la augusta persona del Rey-Emperador

“Al Ilustrísimo señor e Comendador mayor de León é mi Señor

”A 17 del presente se hizo la prueba del ingenio de la nave, y plugo á Nuestro Señor que el nuevo fuese tal cual convenia á la buena dicha de Su Magestad; porque la nave anduvo casi legua por hora; y si la nave estuviera limpia anduviera mucho más, dejando que hace ciaboga mejor que una galera, y lo mejor de todo es qué hizo este efecto con sólo dos ruedas, una por banda. De manera que la nave va muy poco empachada, porque el ingenio va muy más preciso que los otros que he hecho; y muy más fácil de quitar y poner, y muy hermoso á la vista; y no menos bravo para meter miedo á los enemigos; y esto que yo digo, se podrá saber ser así de todos cuantos hay en toda Barce-

lona que lo vieron, sin discrepar hombre de este parecer, como creo que deben escribir el Señor D. Enrique de Toledo y el tesore-ro Rávago; esta es cosa que cada día ha de crecer y no menguar, como todos los qtros ingenios, y por eso que quiera ahora se deba tomar en mucho: verdad es que le metieron para la experiencia cuarenta y tantos hombres de gente que anda á ganar el pan y si estos fueran hombres diestros y prácticos de algunos días en la cosa, se hiciera más efecto, ó el mismo con menor número de ellos; finalmente, que ello está acetado y no tuvo otra falta sino no verlo Su Majestad ó Vuestra Señoría ó el Duque de Alba, mi Señor, aunque espero en Dios que de aqui adelante todos lo verán; y porque yo me querría partir á dar más larga relación de todo á Vuestra Señoría, á saber, la orden que se ha de tener en lo tocante á este ingenio, y así mismo á mi vida, no alargaré más de suplicar á Nuestro Señor, vida, y estado de vuestra Ilustrísima guarde y prospere á su santo servicio. /

"De Barcelona y 20 de Junio de 1543.—
Besa las Ilustrísimas manos de vuestra Señoría.—Blasco de Garay."

"A la S. C. C. M. de el Emperador, nuestro señor, en su Consejo de Guerra.

"S. C. C. M.

"Porque sepa Vuestra Majestad que no he perdido tiempo, en cuanto á lo que toca al ingenio de andar los navíos en tiempo de calma: sabrá Vuestra Majestad que á 17 de Junio se hizo la experiencia que yo ponía á punto para la presencia de Vuestra Majestad, y que fué una nave que vino de Colibre de descargar cierto trigo, y que se decía la *Trinidad*; era nave de 200 toneles, y su capitán se llamaba Pedro de Scarza, en la cual por echar fuera todo inconveniente y embarazo, y dejar la cosa tan fácil que cualquiera por rudo que fuese la supiese tratar, considerando que toda novedad trae consigo turbación, fué solamente de dos ruedas, una por banda, aunque con muchos más primores que en las de hasta aquí he puesto y *diles toda la gente y algo más que antes poseía en seis; porque di á cada rueda 25 hombres, que eran por todos 50*, y estos estaban en tan breve espacio, que con estar todos debajo de la puente de la nave, á manera de dos escuadrones, dejaban bien ancha calle para los que quisiesen atravesar por en medio de ellos. Hicieron tal efecto que

quien no lo vido, con dificultad lo' podrá creer, porque anduvo tanto que algunos bates y barcos que iban tras ella para ver el ingenio, se quedaban por popa legua por hora; otros con mucha diligencia se tenían con ella. Hicimos ciaboga dos tantos más presto que una galera; en fin, que se averiguó que andaba casi legua por hora, y que á estar despalmada la nave anduviera más de legua. Dentro estuvo el gobernador don Pedro de Cardona y el tesorero Rávago, y muchos honrados hombres de esta ciudad, que han sido capitanes de navíos, sin otros muchos Maestros de navíos y marineros que á la sazón, estaban dentro. Desde la marina le salieron á ver el Vicecauciller y D. Enrique de Toledo, y el Maestro racional y otros muchos caballeros de esta tierra, que no poco se maravillaron de ver tal efecto. A todos, así los de dentro como los de fuera, les pareció cosa utilísima y muy necesaria, así para las armadas de Vuestra Majestad como para las Indias, y como para infinitas otras cosas que á Vuestra Majestad se le entenderán.

"Hay otra cosa en este ingenio, y es que se ha de esperar que cada día se hará mejor, porque todas las cosas artificiales se mejo-

ran y crecen con el tiempo, y las naves que después que esto se usará se hicieren, hacerse han más al propósito, y *habrá gente diestra en traerlo, que no hace poco al caso, puesto que para este ingenio no es menester la gente muy diestra porque en dos días se hace*; ni tampoco es menester que el navío traiga siempre esta gente sobreañadida á la que suelen traer las naves, *porque en las armadas con la gente dellas podrá andar el ingenio la vez que fuere menester*, pues que no ha de estar tan continuo como el remar en las galeras; y en las otras navegaciones bastará añadir sobre los marineros alguna poca gente, cuanto más que, andando el tiempo, con menos gente se traerá y bastarán sólo los marineros.

"Paréceme que esta cosa está ya muy clara para todos los que la han visto, como pienso de Vuestra Majestad será avisado de estos caballeros que tengo dicho, y que se perdería tiempo en no atender *en cortar maderas y aparejar algunos ingenios* para las naves que Vuestra Majestad mandare, porque con 25 hombres para 100 toneles yo me prefiero de hacer andar cualquier nave despalmada hasta en 350 toneles de porte, tanto como está que ahora sé ha probado, y

por aventura más; y creo que no costará el ingenio para cada una de estas naves de 150 ducados para arriba; el cual ingenio con poco menoscabo se podrá quitar de la nave donde se pusiere y guardarse para ponerse otra vez en otra de aquel porte.

"Vea Vuestra Majestad cerca desto lo que es más servido, porque como tengo dicho, de aquí adelante sería perder tiempo no entender en esto. Nuestro Señor Jesucristo la imperial persona y estado de Vuestra Majestad guarde y acreciente para su santo servicio.

"De Barcelona á 6 de Julio de 1543.

"Besa las imperiales manos de Vuestra Cesárea Majestad—Blasco de Garay."

*
* *

Despues de considerados los anteriores documentos, no necesita ser en extremo malicioso ó suspicaz quien á este género de estudios se dedique un poco, para adquirir de lleno, el convencimiento de la torcida intención con que procedió el Sr. González, al comunicar el supuesto afortunado hallazgo ó, mejor dicho, la maquiavélica impostura, á su confiado amigo, el sexagenario Director de la Real Academia de la Historia.

Porque... ¿quién sino su loca fantasía ó su dañado propósito pudo dictar al Sr. González tamañas invenciones?

¿Con qué cristales examinó el canónigo los documentos relativos á los inventos de Garay, que pudo leer *calderas de agua hirviendo*, allí donde rezaba *vigas largas con que*—el ingenio—*se movía*?

¿De dónde dedujo lo costoso de la máquina, si por afirmación expresa de su mismo inventor, no había de pasar su importe de 150 ducados para arriba?

Pues algo parecido á lo que va expuesto, puede decirse con relación al que debe reputarse argumento supremo de los que difieren abiertamente de mi modo de pensar: me refiero á la famosa carta del Tesorero Rávago, tan mentada como poco conocida, so pena de suponerla—contra todo buen consejo—intencionadamente tergiversada por los que, á ciegas, le atribuyen especies que está muy lejos de aducir.

Léase, en efecto, la carta—de cuya copia soy deudor á las eficaces gestiones de mi ilustre y cariñoso amigo el Sr. D. Francisco Rodríguez Marín, quien la solicitó, por considerarla yo inédita, del Archivo de Simancas—y dígaseme dónde menciona *aquel*

mezquino ó envidioso ministro, lo complicado del organismo, y, muchísimo menos, dónde expresa su temor de que la soñada caldera de agua hirviendo, pudiese reventar por no poder resistir mucho tiempo la fuerza del vapor.

El caso como se ve es extraordinariamente peregrino y con dificultad podrá encontrarse otra tan grande fábrica histórica sobre tan débiles cimientos levantada, porque... he aquí la sensata carta dirigida á los *Ilustrísimos Señores Duque Dalva y Comendador Mayor de León*, por el Tesorero Ravago, testigo presencial del quinto y último experimento de Garay:

"Garay hizo su experiencia, yo entré en la misma nao á vella parece que andara con aquel ingenio en dos horas tres leguas, *es trabajoso porque ha menester cincuenta hombres que le trayan quasi con igual trabajo que los que Reman.* Pero para una batalla naval ó para embiarse vna armada con más seguridad provechosa cosa es porque da tan presto la nao dos bueltas á la Redonda á la parte que quieren como la galera vna, y demuestra aquel ingenio que se podría perficionar en hazelle fuerte de manera que no faltase y aun para hazer mas viaje pa-

reció que se podrían con la experiencia hallar cada día primores, el señor D. Enrique vió el movimiento desde fuera y treó que también screvirá lo que le parece á V. S. las Ruedas y pertrechos deste ingenio que se havian hecho á costa de su magestad se han entregado en la taracana al mayordomo del artillería para que lo guarde.

Suplico á V. S. se acuerden de mandarme embiar las cartas de su alteza para esto que aquí se ofrece y algunas de V. S. en la misma sustancia, N. S. las III.^{mas} personas y estados de V. S. guarde y acreciente como lo desean. De Barcelona á XXII de Junio de 1543.

"De V. S. III.^{mas}

"Criado y servidor que sus manos besa.

"Rávago (Rúbrica)."

Después de esta carta, ni una palabra más.

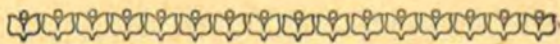
Los lectores—si es que alguno tiene este desaliñado folleto—juzgarán pesando el valor de los documentos presentados á su ilustrada consideración, y no por los argumentos, más ó menos veraces ó artificiosos, que yo pudiera ofrecerles en defensa de mi tesis.

No sé cómo me reputarán en este caso,

ya que el papel que asumo es—en cierto modo—antipático, según ya he dicho otra vez.

Mi intención, no obstante, es sana: defendiendo la verdad ó lo que como tal, convencido, considero, y la verdad es una, incontrastable y santa, como atributo esencial del mismo Dios.

MANUEL DE SARALEGUI Y MEDINA.



Colofón.

Un poquitillo impaciente—no está en mi mano el evitarlo—ante el prolongado silencio de casi cinco meses, y un tanto temeroso de que *El Hogar Español* no diese, al fin, publicidad al alegato que en Febrero le remití, redacté y estaba en vísperas de dar á la estampa el anterior folleto, cuando hoy, 24 de Julio de 1913, á las seis de la tarde, llega á mis manos el número 47 de *El Hogar*, que viene á demostrarme que no eran vanos mis temores, pues que al cabo de los cinco meses que el Sr. A. C. tuvo necesidad de tomarse para encontrar los contundentes elementos que le habían de servir para triturar mi trabajo, lejos de insertar éste en la Revista para discutirlo, cual fuera mi deseo, prescinde totalmente de ello, y se limita á refutarlo en un extenso artículo de cinco columnas y media, cuya contestación, insustancial, como mía,

he tenido el gusto de poder entregar á la imprenta hora y media después de saborear aquél á todo mi placer, y de aprender en él algo que en otras fuentes históricas no he tenido el tino de encontrar.

El primoroso artículo del Sr. A. C.—á quien saludo sin conocer y que hace mención, sólo mención, de un preciosísimo trabajo del Sr. Ferrer de Couto, sin dar gran importancia á sus terminantes afirmaciones, favorables, como las del Sr. D. Modesto Lafuente (1), á la tesis que yo, á pesar de mi pequeñez, sustento—dice, copiado á la letra, como sigue:

CUESTIÓN HISTÓRICA INTERESANTE

¿Fué Blasco de Garay el primero que intentó aplicar el vapor á la navegación?

Hubimos de manifestar en un artículo que apareció en el número 42 de esta Revista, la creencia, basada en ciertas afirmaciones hechas por el eminente historiógrafo D. Martín Fernández de Navarrete, de que Blasco de Garay, oficial de la Marina española, fué el primero que, en una prueba realizada en el puerto de Barcelona el 17 de Junio de 1543, hizo aplicación del vapor como fuerza motriz de un aparato para hacer andar los buques sin velas ni remos.

(1) *Historia de España.*—Tomo X, pág. 357.

En una "Carta abierta" que nos envía D. Manuel de Saralegui, muy interesante, como todo lo que emana de su pluma, pero cuya extensión nos impide reproducirla, se refuta la aserción del Sr. Navarrete y se trata de demostrar, con una carta del mismo Blasco de Garay al Emperador Carlos V, que en el ingenio ensayado por ese marino en el puerto de Málaga en 1540, para nada figuraba el vapor.

Dice el Sr. Saralegui: "Pero como quiera que por doloroso que resulte para nuestro orgullo nacional el renunciar aquella gloria, debemos abrazarnos á la verdad para evitar que los extraños con ella nos azoten; y como quiera que las afirmaciones de Navarrete no tuvieron otro fundamento que un verdadero error, casual ó intencionado, de quien le comunicó ciertas noticias, yo, que así como alimento en mi alma el amor á España con todos sus entusiasmos y sin debilidades ni vacilaciones, procuro con igual empeño no caer á sus impulsos en la monomanía de grandezas, que tantas víctimas produce, he querido siempre hacer luz en el asunto en que me ocupo, convencido de que nuestro caudal de gloria es, por fortuna, tan copioso, que no se produce en él merma sensible por ostentar un timbre más ó menos en el catálogo que suscribe la justicia".

Conformes en un todo con estas leales y patrióticas manifestaciones, y por carecer de autoridad para dar nuestro fallo en esta controversia, sólo opondremos á ellas la opinión de que este punto histórico no se ha aclarado lo suficiente para saber de parte de quién están la verdad y la justicia; que hay argumentos en pro y en contra, algunos más plausibles y más lógicos que otros; que

consideramos el asunto de bastante interés para que se haga de él un estudio detenido y concienzudo por quienes puedan aportar más elementos de juicio que lo esclarezcan, y, por último, que si bien “es copioso nuestro caudal de gloria”, no lo es tanto en punto á invenciones que debamos permitir que los extranjeros nos arrebatan una, si es que realmente nos pertenece. En este caso la impasibilidad fuera una falta de patriotismo.

Y ahora vamos á someter á la consideración de cuantas personas se interesen en estas materias algunos datos que hemos encontrado y que hacen inclinar el ánimo á favor de la afirmación del señor Navarrete.

En primer lugar, basta leer las obras de este esclarecido marino, especialmente su *Discurso histórico sobre los progresos que ha tenido en España el arte de la navegación*, para convencerse de la escrupulosidad con que exponía el resultado de sus estudios é investigaciones, reforzándolo con numerosas citas y autoridades. No es, pues, de suponer que un escritor tan concienzudo se dejase sorprender por “un error, casual ó intencionado” del que le envió copia de documentos que se dice existen en el Archivo de Simancas acerca de la prueba llevada á cabo en el puerto de Barcelona.

Algún tiempo después, mi amigo y compañero D. José Ferrer de Couto publicó, en un libro titulado *Crisol de glorias nacionales*, copia de una carta que se halló en el mismo Archivo de Simancas, dirigida por Blasco de Garay, desde Madrid, con fecha 10 de Septiembre de 1540, al Emperador Carlos V, en la cual se refiere á los ensayos hechos en Málaga en Octubre de 1539, con una nao vieja

y pesada. En esta carta funda el Sr. Saralegui su aserción de que Blasco de Garay no utilizó el vapor en su mecanismo.

Del relato que hace el autor se desprende que, efectivamente, el ingenio ideado por Blasco de Garay era un aparato de ruedas y cigüeñas movido á mano. Pero, ¿se concibe que si fuese el mismo fracasado mecanismo de Málaga el que empleó en Barcelona en 1543—cuatro años más tarde— hubiese vuelto el Emperador á interesarse en él y comisionado á Enrique de Toledo, al Gobernador Pedro de Cardona, al Vicecanciller Francisco de Grolla y á otros para que presenciásen otra prueba? En esos cuatro años, ¿no pudo Blasco de Garay modificar su ingenio haciendo uso de la fuerza de vapor?

Decía el Sr. Navarrete: “Según consta en los Registros originales conservados en el Archivo de Simancas, entre los papeles correspondientes á Cataluña y á la Secretaría de la Guerra de 1543, el español Blasco de Garay, oficial de la Marina del Emperador Carlos V, hizo en Barcelona, en presencia de éste, el día 17 de Junio del mismo año, la experiencia de un bajel que andaba por medio de un aparato, *cuya parte más importante era una caldera de agua hirviendo...* Consta que el proyecto tuvo émulos, desde luego, y opositores, y que sin la voluntad terminante del Emperador es probable no hubiese tenido efecto la experiencia, y aunque aquél quedó sin aplicación, su mérito y excelencia debieron ser tan manifiestos, á pesar de los manejos de sus contrarios, que el Emperador creyó deber conceder á Garay un ascenso en su carrera con otras particulares recompensas. *No pudiendo dudarse de este hecho*, que presenciaron tantos testigos y se

halla consignado de un modo tan auténtico y preciso en los Registros públicos nacionales, *resulta probado, de conformidad con todas las reglas de crítica histórica*, que Blasco de Garay *fué, sin disputa, el primer inventor de los barcos de vapor*, aunque causas y razones hasta hoy desconocidas le impidieron continuar sus ensayos, privándole de ver coronada con un éxito completo su obra y de alcanzar así su mayor y más lisonjera recompensa."

¿Es posible, repito, que un crítico de historia, tan autorizado como Navarrete, pueda hacer afirmaciones tan categóricas sin estar seguro de lo que dice?

Un enciclopedista español, tratando de este asunto en 1855, dice: "La notoria escurpulosidad crítica del Sr. Navarrete, tan acreditado en el mundo literario, depone con sobrada fuerza en favor de su veracidad."

Hasta aquí el testimonio de un ilustre español. Pero aún tiene más fuerza, á nuestros ojos, el de algunos extranjeros, franceses por más señas, puesto que es achaque de estos últimos el no contentarse con su propio "caudal de gloria", sino que tratan, siempre que pueden, de apropiarse las ajenas.

Tenemos, pues, que si el famoso físico Arago, en su *Annuaire des longitudes*, y M. A. Rabault, en su obra *La France maritime*, refutan las aserciones de Navarrete, por creerlas infundadas, y reclaman la gloria del invento para Francia, otros franceses, entre ellos M. Leon Lalonne, autor del *Essai sur l'origine des machines à vapeur*, han rebatido los cargos de aquéllos, y especialmente el que presenta Arago, de que "aun suponiendo que fuese de vapor el ingenio empleado por Garay en Barcelona, en ese caso no era más que la colipila de reacción.

ya descrita en las obras de Herón de Alejandría". A lo cual replicó M. Lalonne, que aun admitiendo ese cargo como fundado, Blasco de Garay debía ocupar un lugar elevado entre los inventores cuyos nombres figuran en la historia de las máquinas de vapor.

Un periódico francés, *Le Commerce*, que se publicaba en París en 1842, dijo: "Ya era cosa sabida que hace trescientos años se había hecho en Barcelona un ensayo de navegación por medio del vapor, y este mismo hecho es el que ha dado asunto para *Les ressources de Quinola*". Agregaba *Le Commerce*, que á la prueba asistieron con el Emperador, su hijo Felipe II y el Gran Tesocero Rávago, á quien se atribuye el haber disuadido á aquél de la adopción del invento y su aplicación á la Marina del Estado, pretextando que la máquina era muy complicada y costosa y que, además de estos inconvenientes, se corría el riesgo de la explosión de la caldera.

También decía *Le Commerce*, en su número 297, que M. de Rénouard, de la Academia Francesa, "ha consignado en sus obras una balada ó romance en honor de Garay, que se cantaba en 1543 por las calles de Barcelona".

Sería curioso encontrar ese romance, y siento no poder comprobar, por lo que á él se refiere, la aserción de *Le Commerce*. También sería interesante hallar en los *Anales del Municipio de Barcelona* alguna referencia ó relación de un hecho tan notable como la prueba del aparato de Blasco de Garay, que se verificó en aquel puerto en 1543. Lo que sí he podido procurarme es la comedia en cinco actos, del famoso novelista Honoré de Balzac, estrenada

en el teatro del Odeón, de París, el 19 de Mayo de 1842, con el título de *Les ressources de Quinola*.

Todo el argumento versa sobre los lances y apuros que pasó Alfonso de Fontanares (que quiere ser Blasco de Garay) para lograr que se ensayase en el puerto de Barcelona un buque movido por una máquina de vapor de su invención y los ingeniosos recursos de que se valió para sacarle de aprietos su criado, Quinola, personaje de la misma calaña y desenfado de Crispín, el de *Los intereses creados*. Mucho hay de fantástico en los episodios de esa comedia; pero lo que interesa dar á conocer es el prólogo que le puso M de Balzac al publicarla, respondiendo á los críticos franceses que le combatieron rudamente cuando se estrenó, porque "sus razones—como dice muy bien un comentarista—corrigiendo la petulante incredulidad de sus compatriotas, vienen á prestar también, por su parte, apoyo á la causa que defendemos".

Dice en el prólogo M. de Balzac: "Entre cincuenta forjadores de folletines—los periódicos franceses suelen publicar en forma de folletín las revistas de teatros,—ni uno solo ha dejado de considerar como una fábula inventada por el autor, el hecho histórico sobre que reposa esta pieza de *Los recursos de Quinola*. Mucho tiempo antes que M. Arago mencionase este hecho en su historia de vapor, publicada en el *Annuaire du Bureau des Longitudes*, el autor, á quien el hecho era conocido, había presentado la gran comedia que debió preceder al acto de desesperación á que se vió impulsado el desconocido inventor que, en pleno siglo xvi, hizo andar un buque, por medio del vapor, en el puerto de Barcelona, y lo echó él mismo á pique delante de

200.000 espectadores. Esta observación responde á las burlas y chanzonetas que ha suscitado la pretendida suposición de la invención del vapor, antes del Marqués de Worcester, Salomón de Caus y de Papin”.

Tenemos, pues, á varios autores franceses defendiendo el derecho de Blasco de Garay á ser considerado como el primero que pensó en aplicar el vapor á la navegación. ¿Vamos los españoles á despojarle de ese derecho? ¿Regatearemos á España esta gloria que le conceden ilustres extranjeros?

Lo primero que quiero, y debo declarar categóricamente, es que renuncio de modo absoluto y decidido á las flores con que endulza el Sr. A. C. su terminante réplica. Mi artículo, ó mejor dicho, mi *carta abierta*, no es interesante como todo lo que emana de mi pluma; si eso fuera cierto y no una mera galantería, de fijo que el señor A. C. le hubiera concedido la solicitada merced de darle hospitalidad en las brillantes columnas de su ilustrada Revista.

Esto sentado, voy á permitirme decir dos palabras sobre cada uno de los puntos más salientes del segundo artículo de *El Hogar Español*, haciéndolo aquí y no en otra forma, porque evidente me parece el considerar que si mi primer artículo no fué digno de gran honor, mucho menos lo ha de ser el presente que bien pudiera resultar em-

palagoso y machacón; y, ahora, antes de empezar, creo excusado advertir que, en una pobre argumentación, me propongo prescindir de cuanto se relaciona con el artículo del periódico francés *Le Commerce*, aun cuando vaya en ello comprendida una balada que diz que se cantaba *in illo tempore* por las calles de Barcelona, así como de todo lo referente á la comedia en cinco actos de Mr. H. Balzac, titulada *Les Ressources de Quinola*: poderosos argumentos de probanza histórica que yo, por ignorancia ó por equivocada noción, no estoy habituado á respetar gran cosa, los unos porque escritos bajo los apremios del tiempo para satisfacer las exigencias de la prensa diaria, no pueden ser escrupulosamente compulsados ni como artículos de fe siempre admitidos (1); los otros, porque como coplas callejeras, pudieran estar, según lo están de ordinario, plagadas de enormes desatinos (2); y los demás, porque las ficciones

(1) Otra cosa fuera si se tratase de una Revista científica.

(2) En el puente de Alcolea

La batalla ganó Prim...

Así cantaba la musa popular, allá por los años de 1868, y, sin embargo, Prim no estuvo en Alcolea.

poéticas y dramáticas nunca pueden rebasar el nivel de tales, y buena prueba de ello es que por mucho que uno de nuestros primeros románticos, el Sr. D. José Zorrilla, haya hecho acudir al convite de Tenorio á la estatua del Comendador, yo creo estar en lo firme al asegurar al Sr. A. C. que no se movió de su pedestal la fúnebre efigie del ceñudo D. Gonzalo (1).

Por lo demás, declaro solemnemente que por *escaso que sea nuestro caudal de gloria en punto á invenciones*, no creo nos esté tolerado el apropiarnos las ajenas, por la mismísima razón de que por *escaso que sea mi caudal pecuniario*, nunca me será permitido el arrebatár, en todo ni en parte, el de cualquiera de los inmensamente favorecidos por la fortuna.

Declaro, asimismo, que el grave, el sabio, el concienzudo y honrado Sr. Navarrete,

(1) Conste que esto podría tener alguna significación si Garay y Balzac hubiesen sido contemporáneos: pero como quiera que el primero hizo su experiencia en 1543 y el segundo su comedia en 1842, ó sea veinticinco años después de surcar el Guadalquivir el segundo barco de vapor español... Mr. Balzac no asume mayor categoría que la de un equivocado más.

no fué quien certificó, como de cosecha propia, la exactitud y origen de los documentos referentes á Garay á que hizo referencia, dado que aquello de *según consta en los registros originales que se conservan en el archivo de Simancas*, son frases que estampó el archivero Sr. González en su carta á Navarrete, y que éste aceptó y copió sin escrúpulo, como procedentes de persona autorizadísima para estamparlas, por más que según me dice persona por mil estilos erudita y respetable, no son muy de extrañar las falsas aseveraciones del canónigo en este punto concreto, porque en otras muchas incurrió relativas al *Quijote* y á Cervantes.

Declaro que el argumento-ariete de que no obstante las afirmaciones contenidas en la primera carta de Blasco, al Emperador, bien pudiera haber sucedido que el ingenio que se probó en Barcelona, no tuviera nada que ver con ellas y sí referirse á un trascendental adelanto físico-mecánico, relacionado con la verdadera aplicación marítima de la fuerza expansiva del vapor de agua, es un argumento que, aun sin ser lince, se me ocurrió desde el primer instante, había de ser empleado contra mí, y buena prueba de

ello, es mi perseverante empeño de encontrar y publicar—como felizmente pude—las nuevas cartas relativas á la famosa experiencia de Barcelona, suscritas unas por el propio Blasco de Garay y otra, la definitiva, la que todos nombraban, pero pocos conocían, por el tesorero Rávago, todas con posterioridad al 17 de Junio de 1543.

Y declaro, por fin, que si después de sometido este opúsculo al docto examen de la Real Academia de la Historia, á la que me propongo acudir en súplica y única instancia, es su dictamen contrario y opuesto al pobre dictamen mío, yo cantaré, sin rencor, la palinodia, y publicaré nuevo folleto para desmentirme á mí mismo; pero si tal no sucede, si yo tengo razón, si mis documentos tienen fuerza incontrastable..., entonces que la canten otros, que bien está el dar al César lo que es del César, pero sin negar á Dios lo que es de Dios.

MANUEL DE SARALEGUI.

Trabajos del mismo autor.

Dietamen á una proposición sobre viviendas para obreros.

Apuntes biográficos del Comisario de Cruzada don Manuel Fernández Varela.

Un negocio escandaloso en tiempos de Fernando VII

Los consejos del Quijote.

Disquisiciones nicotianas.

Brevísimas consideraciones sobre nuestra penetración en África.

Recuerdos y rectificaciones históricas.

Raimundo Lulio y la aguja náutica.

Feminismo... ó cosa así.

La escuadra española en el combate de cabo Sicié.

Recuerdos de la reunión de dos mares.

La Religión en la mar.

Memoria leída en un reparto de premios á la virtud, 1907.

Breves consideraciones sobre el monopolio del tabaco con relación á España.

Cuadros de Historia.

Fernán Pérez de Andrade y el fratricidio de Montiel.

De la invención del mar del Sur.

La novela de un meteoro.

Payo Gómez Charino, Almirante de Castilla.

Memoria leída en un reparto de premios á la virtud, 1909.

El Corregidor Pontejos y el Madrid de su tiempo.

Silueta del Almirante de Castilla Don Alfonso Jofre de Tenorio.

Memoria leída en un reparto de premios á la virtud, 1910.

El idioma como señuelo.

Una sorpresa en tierra y su desquite en la mar.